

Concept verslag van de vergadering van de commissie Wegen, Verkeer en Vervoer uit provinciale staten d.d. 23 september 2002.

Aanwezig: mw. drs. R.C.M. Stadhouders (voorzitter), mw. mr. M.N. Kallen-Morren (portefeuillehouder), mw. drs. F. Bont, hr. J. Binnekamp, hr. K.M.J. Dircksens, hr. mr. drs. F.Th.M. Rohof, hr. drs. G.H. Terpstra, hr. E. Jongma, hr. drs. W.M. van der Poel, mw. N.C. Wuurman, hr. drs. J.Ph. Overbeek, hr. ir. M.W. van de Sande, mw. Th. de Wit, hr. M. van de Groep en hr. ir. B.A. Witteman.

Afwezig: mw. drs. N. Fotinos, hr. A. Stein, jhr. J.S. de Ranitz, hr. M. van der Kolk, hr. W.H.A. Winter en hr. M.F. van Leeuwen,

Ambtelijke delegatie: hr. ir. P.J.M. Kuypers (secretaris), hr. ing. H.H. Kok, mw. drs. A.H. Zandee, hr. dr. G.P. de Gunst, mw. drs. J.C. van der Spek, hr. T.H. van den Hurk, mw. ir. E.K. Bos en mw. I.M.H. Witjes (verslag).

1. Opening, mededelingen en ingekomen stukken

De **voorzitter** opent de vergadering, heet de aanwezigen welkom en meldt welke leden verhinderd zijn deze vergadering bij te wonen.

Mededelingen

- Na afloop van de vergadering wordt de commissie op de hoogte gebracht van de capaciteitsproblematiek van de dienst WVV.
- Presentatie SMPU vindt plaats na afloop van de volgende (begrotings-)vergadering i.p.v. vandaag.
- Voorafgaand aan de behandeling van agendapunt 6 (stand van zaken N201) zal de gedeputeerde een toelichting geven.

Op verzoek van de heer **Van de Groep** (CU) wordt het onderwerp "welkomst en tot ziensborden" in deze vergadering even kort aan de orde gesteld omdat er een expliciete vraag aan de commissie wordt gesteld. De **voorzitter** voegt dit punt aan de agenda toe (agendapunt 10).

Uit te reiken stukken

- Notitie stand van zaken PON-lijn
- Brief + antwoord projectbureau Autovrije Dag
- Infosheets N201
- Folder subsidieprogramma Milieubewust op weg
- Nieuwsbrief SMPU nr. 2
- Infrabulletin nummer 4
- Kaartje behorend bij persbericht overabri's (20 september jl. gemaïld aan cie. WVV)

Beleidsmededelingen door gedeputeerde Kallen

- In verband met verplichtingen elders (een voor de provincie ingelast bestuurlijk overleg met het gewest Eemland over het SMPU) wordt voorgesteld de commissievergadering van 28 oktober a.s. te verplaatsen. Besloten wordt de dag de handhaven en alleen de tijd aan te passen. **De commissievergadering (begroting) vindt derhalve plaats op maandag 28 oktober a.s. van 12.00 tot 15.00 uur (incl. lunch).**
- **Voortgang proces A12Bravo** (= A12-west van Oudenrijn tot Bodegraven): De commissie heeft in haar vergadering van 3 juni 2002 het procesplan A12Bravo ter kennisname aangeboden gekregen. Inmiddels is de projectgroep zover dat er drie scenario's zijn uitgewerkt waarin een eindbeeld wordt beschreven. Voor elk scenario is geselecteerd welke projecten uit de oorspronkelijke inventarisatie in de eerste fase gerealiseerd zouden moeten worden. Deze scenario's met kaarten en beschrijvingen worden op 3 oktober a.s. besproken in de stuurgroep.

- **Kernpunten uit de Rijksbegroting 2003.** Het kabinet wil de bereikbaarheidsproblemen aanpakken. De komende vier jaar worden extra middelen beschikbaar gesteld: 420 miljoen euro voor verbetering van de doorstroming op de weg, 300 miljoen euro voor goed en tijdig onderhoud van het spoor en 100 miljoen euro voor veiligheid (= externe veiligheid).

Wegen

Versnelde aanpak van knelpunten op de weg (aanleg van 11 spitstroken en beter benutten van bestaande infrastructuur door b.v. toeritdosering).

Wijzigingen t.o.v. 2002 in het MIT/Infrastructuurfonds 2003 opgenomen projecten

A2 Holendrecht-Ouderijn (planning van opleverdatum een jaar later; 2011), opleverdatum A12 Utrecht-Duitse grens (benutting) is vertraagd (wordt 2008 i.p.v. 2006), oplevering van de ov-terminal stationsgebied Utrecht is voorzien in 2010 i.p.v. 2008. Binnen de programmering van het Infrafonds kan mogelijk op termijn een versnelling worden gerealiseerd. Randstadspoor zit goed in de plannen en kan volgens planning worden doorgevoerd.

GDU+

Om de beslissingen over regionale infrastructuur en de financiële middelen in één hand te brengen zullen, na de besluitvorming, de regio's vanaf 2003 zelf kunnen beslissen over infraprojecten tot een bedrag van 225 miljoen euro. De middelen hiervoor verschuiven van het Rijk naar de provincies en regionale openbare lichamen. Op zichzelf een goede ontwikkeling. Er bestaat echter nog onvoldoende helderheid over de taken en de middelen. Van belang daarbij zijn de ontwikkelingen rondom de kaderwetgebieden, waarbij het jaar 2004 wordt genoemd.

Openbaar vervoer

De rijkssubsidie voor de exploitatie van het openbaar vervoer zal fors worden verminderd, het gaat om ca. € 125 miljoen ofwel 10%. Er zal overleg met de regio's plaatsvinden over de consequenties.

Veiligheid

Externe veiligheid: tot en met 2006 stelt het kabinet € 100 miljoen beschikbaar om risico's verbonden aan het vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk te beheersen.
Verkeersveiligheid: voor de periode 2004-2006 wordt, evenals dat gebeurde voor de periode 2001-2003, € 60 miljoen beschikbaar gesteld voor het nemen van verkeersveiligheidsmaatregelen (2^e fase Duurzaam Veilig).

Conform het verzoek van de **commissie** zal het IPO-standpunt over de voornemens van het kabinet in de Rijksbegroting 2003 aan de commissie worden toegestuurd.

2. IPO-aangelegenheden

Geen bijzonderheden.

3. Concept verslag van de vergadering van 1 juli 2002

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

Lijst van toezeggingen verslag 1 juli jl.:

- | | |
|--|-------------------------------|
| 1. Voortgangsrapportage capaciteitsproblematiek | : heden na afloop presentatie |
| 2. Agenderen BER – OV | : voor heden geagendeerd |
| 3. Notitie rotondebeleid agenderen | : voor heden geagendeerd |
| 4. Verkenning Stichtse Lijn agenderen | : voor heden geagendeerd |
| 5. Stand van zaken N201 agenderen | : voor heden geagendeerd |
| 6. Agenderen Stand van zaken overdracht prov. weg N230 aan gemeente Utrecht | : agenderen voor december |
| 7. Cie. op de hoogte houden van ontwikkelingen RSS | : blijft staan |
| 8. Nagaan toezegging CvdK inz. onderzoek effecten busbaan Wijk bij Duurstede-Utrecht | : antwoord in dit verslag |

Antwoord: De heer B. Staal heeft tijdens een werkbezoek aan het project N229 busbanen en prioriteitsregelingen OV tussen Wijk bij Duurstede en Utrecht, toegezegd dat de provincie Utrecht een Concept verslag commissie Wegen, Verkeer en Vervoer d.d. 23 september 2002

bijdrage zal leveren aan de evaluatie samen met BRU en ConneXXion. De evaluatie zal voor het overgrote deel bestaan uit een rijtijdonderzoek op de busbanen op de streng Wijk bij Duurstede-Utrecht. Het onderzoek zal hoofdzakelijk worden uitgevoerd d.m.v. bussen die voorzien zijn van GPS.

TER ADVISERING

4. Bestuursrapportage-2/2002

Conform de nieuwe Europese norm moeten de armaturen van verkeersregelininstallaties worden aangepast bij alle 96 provinciale verkeersregelininstallaties. De heer **Witteman** (SP) vraagt of de uitvoering hiervan gefaseerd plaatsvindt. Hoewel er door het Rijk bezuinigingen op het openbaar vervoer zijn aangekondigd pleit spreker er voor om te proberen het huidige (lage) kwaliteitsniveau te handhaven.

De heer **Van de Groep** (ChristenUnie) vraagt of door de organisatorische veranderingen m.b.t. de steunpunten de dienstverlening niet in gevaar komt.

De heer **Dircksens** (VVD) spreekt nogmaals zijn verbazing uit over het feit dat louter lijnbussen gebruik mogen maken van de busbanen. Voorts spreekt hij zijn zorg uit over het toenemende ziekteverzuim binnen de dienst WVV.

M.b.t. tot de alinea *Utrechts model en hoe nu verder* (pg. 16) merkt de heer **Terpstra** (CDA) op dat het van belang is dat er in de provincie Utrecht één vervoerautoriteit ontstaat. Op pagina 17 (De Boer-subsidie) wordt € 1,5 miljoen opgevoerd als nadeel. Spreker geeft aan dat hij dit bedrag in het staatje niet heeft kunnen ontdekken als voordeel. Gewone bussen mogen geen gebruik maken van de busbanen. Er loopt echter wel een experiment voor het medegebruik van busbanen door vrachtauto's. Deze contradictie begrijpt spreker niet en hij is het bovendien niet eens met de stelling dat gewone bussen geen gebruik zouden mogen maken van de busbanen. Hij wil hier dan ook geen middelen voor beschikbaar stellen. Spreker vindt het onbegrijpelijk dat Europese normen (aanpassen armaturen verkeersregelininstallaties, pg. 18) door Nederland nog eens extra worden aangescherpt. Hij meent dat de kosten van deze extra verscherping dan ook maar bij de initiator moeten worden neergelegd. Tot slot vraagt hij of de noodzakelijke beveiliging van de kantons leidt tot een korting op de verzekeringspremies.

De sluiting van kanton Bunnik heeft mevrouw **Wuurman** (PvdA) verbaasd. Beveiliging van de kantons had al veel eerder moeten plaatsvinden. Zij heeft er grote moeite mee dat dit nu pas gebeurt. M.b.t. de kosten voor *het aanbrengen van markering op de busbaan* (pg. 17) merkt spreekster op dat er gemiddeld minder dan 8 bussen per uur over een busbaan gaan en dat dubbelgebruik dus heel normaal is. Tenslotte vindt zij het ziekteverzuim binnen de dienst eveneens zorgwekkend.

M.b.t. tot de alinea *Utrechts model en hoe nu verder* (pg. 16) merkt de heer **Van de Sande** (GroenLinks) op dat de provincie gebonden is aan overleg en samenwerking. Een overleg dat gezien de politieke onduidelijkheid steeds moeizamer verloopt, mede gezien de provinciale lijn t.a.v. het Utrechtse model. Hij spreekt zijn zorg uit over deze situatie. De regisseursrol van de provincie vraagt een andere aanpak dan de klassieke aanpak. Om goed af te kunnen wegen welk bedrag hiervoor nodig is vraagt spreker aan te geven wat de meerwaarde van de provincie in dit soort processen is. Spreker meende dat de subsidieregeling De Boer al was afgelopen. Tot slot sluit hij zich aan bij de opmerkingen van mevrouw Wuurman over het openbaar vervoer.

Mevrouw **De Wit** (D66) vindt de passage over het Utrechts model nogal dramatisch weergegeven en had liever een positievere insteek gezien. De D66-fractie is voor optimaal gebruik/dubbelgebruik van busbanen en stelt dan ook geen middelen beschikbaar om dit tegen te gaan. Spreekster neemt aan dat de € 113.000,- (kosten verwerking teerhoudend asfalt, pg. 17-18) terugvloeien naar de algemene middelen. Tot slot maakt zij zich ernstige zorgen over de ontwikkelingen en financiering van het openbaar vervoer (pg. 26).

M.b.t. het Utrechts model geeft mevrouw **Kallen** aan dat de provinciale insteek gericht is op een afname van het aantal bestuurslagen, ofwel het beëindigen van het Kaderwetgebied. Het signaal dat op pagina 16 wordt afgegeven is gericht op de consequenties (m.n. voor de dienst) van eventuele opheffing van het Kaderwetgebied. Afspraken over ontvlechting enerzijds en

samenwerking met een kleiner Kaderwetgebied anderzijds zijn noodzakelijk. Organisatie van hetgeen op de provinciale organisatie afkomt is van groot belang. Spreekster is het overigens eens met de opmerking van de heer Terpstra dat we moeten streven naar één vervoersautoriteit. Spreekster heeft begrip voor het pleidooi voor een optimaal gebruik van busbanen. Dit is echter ongewenst omdat het een negatief effect heeft op de doorstroming van de lijnbussen. Bovendien zijn er (net als bij de lijnbussen) technische voorzieningen nodig (VETAG-installatie) om de bussen voorrang te geven ten opzichte van het overige verkeer. De 1,5 miljoen De Boer-gelden vallen inderdaad tegen elkaar weg. T.a.v. de interpretatie van de aanscherping van de Europese norm "verkeersregelinstallaties verkeerslantaarns" meent spreekster dat er sprake is van misverstand. Nederland is verplicht de Europese regelgeving door te voeren. Het is niet zo dat Nederland extra aanscherping boven op de Europese aanscherping wenst. De Europese regels zijn een aanscherping op de Nederlandse regelgeving. Een bonus op de verzekeringspremies door beveiliging van de kantons is niet waarschijnlijk. Zodra daar meer over bekend is komt spreekster terug op de ontwikkelingen én financiering van het openbaar vervoer. M.b.t. het werkbudget voor uitoefening van de provinciale regisseursrol geeft zij aan dat de provincie als regisseur nadrukkelijk haar verantwoordelijkheid als regionale overheid wil nemen. De provincie wil impulsen geven aan de ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer en infrastructuur teneinde een snellere verbetering tot stand te brengen. Daarin zit haar meerwaarde. De De Boer-subsidie loopt geleidelijk af. De € 113.000,-- (kosten verwerking teerhoudend asfalt, pg. 18) vloeien inderdaad terug naar de algemene middelen. Geconstateerd kan worden dat het ziekteverzuim bij de dienst inderdaad is toegenomen. Dit punt zal bij de bespreking van de capaciteitsproblematiek van de dienst WVV (na afloop van de vergadering) nog aan de orde komen.

In de tweede termijn geeft de heer **Van de Groep** (ChristenUnie) aan eveneens bezwaar te hebben tegen de investering van € 47.000,-- om te voorkomen dat alle soorten busvervoer gebruik maken van de busstroken en banen. Voorts vraagt hij naar de stand van zaken rondom het experiment medegebruik van busbanen door vrachtverkeer.

De heer **Dircksens** (VVD) geeft nogmaals aan dat hij het vreemd vindt dat vrachtverkeer wel en touringcars geen gebruik mogen maken van de busbanen. Hij wil dan ook gekwantificeerd hebben om hoeveel touringcars het gaat.

Mevrouw **Kallen** geeft aan dat het experiment medegebruik van busbanen door vrachtverkeer momenteel geëvalueerd wordt. Spreekster benadrukt dat het van essentieel belang is dat de doorstroming van het reguliere openbaar vervoer niet in gevaar mag komen.

De heer **Kok** merkt aanvullend op dat de lijnbussen zodanig technisch zijn uitgerust dat ze voorrang krijgen op de busbaan. Gewone bussen zijn niet ingeregeld en verstoren daardoor het voorrangseffect van de lijnbussen. Voor niet-spoedeisend ambulancevervoer zijn overigens wel aanpassingen van de verkeersregelinstallatie gerealiseerd. Spreker verwacht dat hiermede de vragen voldoende zijn beantwoord.

5. Overeenkomst betreffende de (regionale bijdrage van de) integratie rijksweg A2 in de VINEX-locatie Leidsche Rijn

Het is mevrouw **De Wit** (D66) niet duidelijk of het gaat om een eenmalige investering in de problematiek rondom de A2 of dat er naast deze investering nog een bedrag nodig is voor aanpassing van de provinciale infrastructuur (op-/afritten etc.).

De heer **Van de Sande** (GroenLinks) vindt het een prima voorstel. Hij heeft echter nog wel een aantal vragen over de dekking. Hij vraagt een nadere toelichting op de middelen uit het BOR-fonds (inkomstenderving spitsgelden). Hij vindt het vreemd dat het college meent dat risico voor het eventueel niet beschikbaar komen van de middelen volledig gedragen moet worden door de gemeente Utrecht. Het risico van een gezamenlijke bijdrage wordt zo alleen bij de stad neergelegd. De provinciale dekking is gebaseerd op een additionele bijdrage uit het BOR-fonds. Spreker vraagt hoe de provincie daar een claim op kan leggen als het een *gezamenlijk* fonds is.

De heer **Overbeek** (PvdA) vindt het een goede zaak dat de provincie meedenkt en werkt om de problematiek rondom de A2 aan te pakken. Hij vraagt eveneens een toelichting op de dekking (m.n. de spitsgelden). De overdracht van provinciale wegen genereert inkomsten; hij vraagt naar de stand van zaken rondom deze overdracht.

De heer **Jongsma** (CDA) heeft aarzelingen bij voorliggend voorstel. In het statenvoorstel wordt de ophoging van het bedrag onvoldoende onderbouwd. Spreker vraagt een nadere toelichting op het verdelingsvoorstel. Hij vindt het vreemd dat het risico voor het mogelijk niet beschikbaar komen van de middelen voor het BOR-fonds (de compensatie voor gedeerde inkomsten van de niet tot stand gekomen spitsheffing) geheel bij de stad Utrecht wordt neergelegd.

De twijfels van de heer **Rohof** (VVD) over dit voorstel richten zich met name op het financiële traject. Spreker vraagt hoe hard de afspraken met de stad Utrecht zijn over het risico van de regionale bijdrage van € 5,9 miljoen. Hij pleit er voor de risico's én dekking van dit bedrag nadrukkelijk vast te leggen in het convenant. Voorts vraagt hij een nadere toelichting op de doorlooptijd van de DODO-variant in relatie tot het besparingstraject (16 jaar) van de onderhoudskosten.

De heer **Van de Groep** (ChristenUnie) wacht de reactie van de gedeputeerde af. De heer **Witteveen** (SP) stemt in grote lijnen in met voorliggend voorstel. Hij vraagt nog wel op welke wijze eventuele tegenvallers gefinancierd worden.

M.b.t. de opmerking over de financiering van eventuele tegenvallers geeft mevrouw **Kallen** aan dat het in voorliggend voorstel gaat om vaste bedragen. In 1996 is tussen de betrokken VINEX-partners en het Rijk overeenstemming bereikt over het integratieplan en financiering van de begrote kosten. De DODO-variant is ook van regionaal belang. Dat brengt kosten met zich mee. De provincie is partner en heeft zich na langdurig en intensief overleg bereid verklaard haar aandeel te leveren. Er is zeer langdurig onderhandeld over de verdeelsleutel. Het college meent dat het provinciale aandeel in goede verhouding staat tot het deel dat door de overige partijen gefinancierd wordt. Het gaat om een investering in de problematiek rondom de A2. Investering in de provinciale infrastructuur in relatie tot de A2-problematiek worden opgenomen in het UMP. Een deel van de investering zal gegenereerd worden uit de overdracht van provinciale wegen. Een deel is al overgedragen, een deel moet nog worden overgedragen. Van de genoemde additionele middelen komt 5,9 miljoen ten laste van het deel van de gemeente en 1,3 miljoen voor het deel van de provincie. Mocht de additionele bijdrage niet komen dan dekt de provincie dit uit de rentevergoeding van het BOR-fonds (prov. deel). Zij onderschrijft dat de afspraken over de kosten die voor rekening komen van de gemeente Utrecht opgenomen moeten worden in de regioconvenant. De gemeente Utrecht heeft de voorwaarden geaccepteerd.

De heer **Van de Groep** (ChristenUnie) vindt de toelichting helder en steunt het voorstel.

De heer **Rohof** (VVD) is er van overtuigd dat er goede afspraken zijn gemaakt door het college van GS en B&W van Utrecht. Hij zou het desalniettemin op prijs stellen als er voor de behandeling in PS een hardere, duidelijkere toezegging door de gemeente ligt. Hij acht nader fractieberaad noodzakelijk alvorens in te kunnen stemmen met voorliggend voorstel.

De heer **Jongsma** heeft uit de media begrepen dat de DODO-variant met name bedoeld is om bouwgrond voor de gemeente Utrecht te genereren. Het college geeft aan dat deze variant primair ten doel heeft Leidsche Rijn te ontsluiten. E.e.a. staat enigszins haaks op elkaar. M.b.t. de financiering adviseert spreker de vaste bedragen contractueel vast te leggen. De ervaring met infrastructurele projecten leert immers dat er gemiddeld 25% bijkomt. Spreker acht nader fractieberaad noodzakelijk.

De heer **Van de Sande** (GroenLinks) is met name ten aanzien van de BOR-gelden nog niet overtuigd en wil nader beraad met zijn fractie.

Mevrouw **Kallen** geeft aan dat de DODO-variant bedoeld is om bouwgrond voor de gemeente Utrecht te genereren én Leidsche Rijn te ontsluiten. Er moeten heldere afspraken gemaakt worden

over de dekking van de bijdrage van 5,9 miljoen als er geen additionele middelen beschikbaar worden gesteld voor het BOR-fonds (compensatie gedeerde inkomsten spitsheffing). Aan een convenant wordt momenteel hard gewerkt.

Aanvullend geeft de heer **De Gunst** aan dat het totale bedrag dat gemoeid is met de spitsgelden gaat om 60 miljoen. Een deel van dat totaalbedrag (5,9 miljoen) is toegeschreven aan de drie partijen. Het totale bedrag (60 miljoen) hoort in het BOR-fonds. Het BOR-fonds wordt echter beheerd door drie partijen. Er is afgesproken dat de 5,9 miljoen van de regionale partijen t.b.v. de gemeente uit het additionele deel gehaald mag worden. De provincie haalt de 1,3 miljoen uit het eigen aandeel van die 60 miljoen. Als de spitsheffing niet gecompenseerd wordt dan zal de 5,9 miljoen voor de drie partijen samen, voor risico van Utrecht worden gebracht; dat dient in het regioconvenant te worden vastgelegd (is nu alleen nog in een brief aan de gemeente Utrecht bevestigd). De 1,3 miljoen die voor rekening van de provincie komt, worden gegenereerd uit de renteopbrengsten van het provinciale aandeel in het BOR-fonds.

De **voorzitter** concludeert dat de fracties van CDA, VVD, PvdA en GroenLinks zich nader willen beraden. De overige fracties adviseren positief ten aanzien van voorliggend voorstel.

TER BESPREKING

6. **Stand van zaken N201**

Sinds het opstellen van deze notitie zijn er weer ontwikkelingen geweest. Mevrouw **Kallen** geeft een toelichting. De gemeenteraad van Amstelveen heeft een raadsbesluit genomen waarbij een zogenoemde tweede doorsnijding van de Bovenkerkerpolder (ofwel een nieuw tracé om snel naar de A9 te komen) pertinent wordt afgewezen. In het nieuwe regioakkoord van de provincie Noord-Holland met de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn en Amstelveen is meer accent gegeven aan de ontsluiting van het gebied via de Fokkerweg, maar uitdrukkelijk het tracé langs Amstelveen opengelaten, via de streekplanprocedure. Omdat Amstelveen in het nieuwe akkoord expliciet opgenomen wilde zien dat die variant van de baan is en er nog enkele andere nieuwe voorwaarden werden opgeworpen, is de samenwerking met Amstelveen ten einde geraakt. De provincie Noord-Holland streeft die variant als beste optie nog steeds na. Deze heeft ook de steun van Utrecht. Zo lang er geen uitsluitsel is over een adequate oplossing richting A9 heeft de provincie Utrecht met Noord-Holland de afspraak dat de Amstel niet gepasseerd wordt. De bouwactiviteiten zullen worden geconcentreerd op de geplande werkzaamheden naar het westen in de Haarlemmermeer. Pas in 2006-2007 zal dan de vraag komen hoe nu verder richting noord en oost. Los van alle perikelen in Noord-Holland kan de provincie Utrecht samen met de gemeente De Ronde Venen gaan werken aan het BOR-project N201 van Tienboerenweg tot A2.

De heer **Witte man** (SP) vraagt naar de maatregelen die genomen worden om het vrachtverkeer op de N201 richting A2 tegen te gaan.

De heer **Van de Groep** (ChristenUnie) vindt het spijtig te horen dat de samenwerking met Amstelveen niet gecontinueerd wordt. Spreker stemt in met de gewijzigde marsroute.

De heer **Rohof** (VVD) meent dat de provincie haar definitieve standpunt moet laten afhangen van de nog lopende onderzoeken.

Maatregelen om het vrachtverkeer op de N201 richting A2 te weren zijn naar de mening van de heer **Terpstra** (CDA) niet zinvol zolang er geen alternatief richting A9 is. Het lijkt soms wel of de provincie Utrecht de problemen in Noord-Holland aangrijpt om eigen ideeën te lanceren (pg. 2). Er worden alternatieven aangedragen waardoor Uithoorn haar eigen problemen kan oplossen. De staten hebben eerder uitgesproken de problematiek rond de N201, ook in Uithoorn, serieus te nemen.

Mevrouw **Wuurman** (PvdA) brengt de lange geschiedenis van het project in herinnering. Het blijkt telkens weer dat het een lastige opgave is alle partijen op één lijn te krijgen. Spreekster meent dan ook dat de provincie de planvorming voor haar eigen gedeelte moet continueren.

De heer **Van de Sande** (GroenLinks) constateert ook dat er telkens één of meerdere partijen barricades opwerpen. Om begrijpelijke redenen is het deze keer de gemeente Amstelveen. Om e.e.a. te financieren zijn in het oorspronkelijk Masterplan bedrijventerreinen opgenomen. Spreker

vraagt of dit nog steeds het geval is. Tot slot vraagt hij of er nieuwe MER's te verwachten zijn.

De recente ontwikkelingen vormen voor mevrouw **De Wit** (D66) geen aanleiding haar mening over de N201 te wijzigen. Zij meent dat alle varianten nog immer niet bijdragen aan de congestieproblematiek op de N201. Voorts geeft zij aan het treurig te vinden dat er op bestuurlijk niveau nog steeds geen overeenstemming is over de kern van de problematiek.

Mevrouw **Kallen** typeert de bestuurlijke contacten met Noord-Holland over de N201 als goed en constructief. Utrecht en Noord-Holland menen dat het niet zinvol is, alles met alles te verbinden en te gaan doen wat we kunnen. Dat betekent dat Noord-Holland via de streekplanprocedure probeert e.e.a. van de grond te krijgen. De provincie Utrecht ondersteunt dit initiatief. Partijen onderkennen dat de voortgang stagneert. Dat is mede de reden geweest om deze knip aan te brengen. Noord-Holland kan door en wij kunnen door met de uitvoering van het BOR-project zonder dat het ene initiatief het andere vertraagt. Met uitzondering van de bedrijventerreinen in de gemeente De Ronde Venen zijn er immer nog bedrijventerreinen in het plan opgenomen. Door Noord-Holland én Utrecht zal een nieuwe MER-procedure worden opgestart.

De heer **Van de Sande** (GroenLinks) ziet, gezien de huidige ontwikkelingen, eveneens geen redenen om zijn standpunt ten aanzien van voornoemd project te wijzigen.

7. Beleidseffectrapportage Openbaar Vervoer 1991-2000

De heer **Van der Poel** (CDA) geeft aan dat de rapportage vooral nuttige achtergrondinformatie en inzichten geeft. De conclusie dat het flankerend beleid in de provincie is achtergebleven verdient de aandacht. Je zou kunnen zeggen dat het ontbreken van flankerend beleid de ontwikkelingen van het openbaar vervoer belemmeren. Spreker nodigt het college uit ook eens te kijken naar de wijze waarop in Duitsland (o.a. München, Freiburg) vorm gegeven is aan flankerend beleid. De voorstellen voor verbetering hebben sprekers instemming. In het licht van de wens voor één vervoersautoriteit is hij benieuwd naar het groeimodel dat het college voorziet voor de op te richten regionale projectgroep. Hij pleit voor vertegenwoordiging van alle vervoersautoriteiten in deze projectgroep.

De heer **Binnkamp** (VVD) constateert dat niet alle doelstellingen zijn gehaald (kostendekkingsgraad, efficiency, afstemming vervoersautoriteiten). Hij spreekt zijn zorg uit over de samenwerking tussen partijen. Hoe nu verder? Voorts vraagt hij naar de toegevoegde waarde van de regionale projectgroep. Hij meent dat daar in de toekomst goed naar gekeken moet worden. Kortom: spreker vraagt zich af of het, gezien de samenwerkingsproblematiek, zinvol is een brede projectgroep op te tuigen. Spreker vraagt ook in hoeverre de concessieverlening in Noordwest Utrecht een rol speelt en op welke wijze uitvoering gegeven wordt aan de nota openbaar vervoer (m.n. op de punten kwaliteit en het CVV).

De heer **Van de Groep** (ChristenUnie) is blij met het goede nieuws: de effecten van het beleid zijn inzichtelijk. Minder blij is hij met het slechte nieuws: de discussies in het Helenaheuveloverleg over de conclusies en aanbevelingen. De oprichting van een regionale projectgroep is z.i. dan ook het enige wat we momenteel kunnen doen.

De heer **Witte man** (SP) heeft geen opmerkingen.

Mevrouw **De Wit** (D66) vindt het positief dat er nu een helder beeld ligt. Zij spreekt haar zorg uit over het gebrek aan een gemeenschappelijk gedragen visie. Als je constateert dat het openbaar vervoer een belangrijke rol heeft in een doelmatig verkeer en vervoersysteem moet je deze rol ook waarmaken. Met voorliggend rapport en de intenties van de projectgroep kan de provincie Utrecht laten zien dat ze het openbaar vervoer serieus neemt. Spreekster vraagt over welke conclusies en aanbevelingen de Helenaheuveloverleg-partijen het niet eens waren.

De heer **Van de Sande** (GroenLinks) vindt eveneens de onderlinge samenwerking tussen de verschillende vervoersautoriteiten zorgelijk. De conclusies zijn glashelder. Ervaren de gemeenten en het BRU deze niet als een probleem? Spreker onderschrijft de aanbeveling om als provincie meer in

te steken op flankerend beleid. Hij vraagt op dit punt met name te kijken naar de toegankelijkheid en pleit er voor om, naast ROVER, ook een organisatie als het PGU (Provinciaal Gehandicaptenplatform Utrecht) hierbij te betrekken.

Mede in het kader van de Wet Personenvervoer sluit de heer **Overbeek** (PvdA) zich aan bij de opmerking van de vorige spreker over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Zijn voorstel is om de gebruikers nadrukkelijk een rol te geven in de projectgroep. Het is z.i. zinvol dat belanghebbende partijen nagaan of er meer winst te behalen is als deze gebruikers een nadrukkelijker rol krijgen.

Mevrouw **Kallen** geeft aan dat, met name in het SMPU-traject (openbaar vervoer is daarin opgenomen), belangenorganisaties worden betrokken bij de planvorming. Het rapport beschikt over heldere analyses en nuttige informatie. De partners in het Helenaheuveloverleg onderschrijven de analyses. De wijze waarop men daarmee omgaat wordt echter verschillend ingestoken. Het BRU en de gemeente Utrecht richten zich met name op het bestuurlijke aspect in plaats van te kijken hoe e.e.a. inhoudelijk opgepakt zou kunnen worden. De suggestie om ook eens te kijken naar voorbeelden van flankerend beleid in Duitsland neemt spreekster mee.

8. Notitie rotondebeleid

Mevrouw **De Wit** (D66) neemt de notitie voor kennisgeving aan.

Mevrouw **Wuurman** (PvdA) vraagt een nadere toelichting op de zgn. turborotonde. Voorts geeft zij aan zich zorgen te maken over de 5-pootsrotonde in Baarn (daar gebeuren relatief veel ongelukken).

De heer **Jongsma** (CDA) vraagt m.b.t. aanbeveling 2 aandacht voor de uniformiteit. Hij heeft geen bezwaar tegen voorgesteld experiment. Voorts vraagt hij wie beslist over het gestelde in aanbeveling 4. Spreker stemt in met aanbevelingen 1 en 3.

Mevrouw **Bont** (VVD) vindt het een zeer volledig stuk. Goed om te zien dat we een probleem hadden, daar vervolgens beleid op is gemaakt en nu blijkt dat het beleid goed werkt. Doorstroming is een punt van aandacht. Goed dat er ook naar alternatieven wordt gekeken.

De heer **Van de Groep** (ChristenUnie) constateert dat GS de aanbevelingen 1 en 4 hebben vastgesteld. Hoe zit dat met de overige aanbevelingen?

Mevrouw **Kallen** geeft aan dat punt 4 te maken heeft met categorisering. Als je aan een bepaalde weg een functie/categorie toekent kan dat aanleiding zijn om wel of geen rotonde aan te leggen. In het kader van het SMPU wordt thans gewerkt aan deze categorisering. Aanbevelingen 1 en 4 zijn respectievelijk formele richtlijnen en een officieel besluitvormingspunt en dienen derhalve door GS formeel te worden vastgesteld.

Aan de hand van de tekening op bijlage 3 geeft de heer **Van den Hurk** een toelichting op de zgn. turborotonde. Een turborotonde is per definitie een 2-strooksrotonde waarbij de hoofdrijrichting ook dubbelstrooks toe- en afritten zijn. De dubbele strook op de rotonde wordt deels gescheiden door een niet, of moeilijk overrijdbare middengeleider. Juist deze middengeleiders spelen in de veiligheid een belangrijke rol. Zonder middengeleider steken automobilisten vrij eenvoudig schuin door. Het is mogelijk om op een 2-strooks rotondes zonder middengeleider harder af te rijden dan voor de veiligheid wenselijk is (op de rotonde in Baarn speelt dit probleem). De middengeleiders dwingt de automobilist om de bocht zuiver te nemen. In die situatie rijdt men minder snel.

9. Verkenning Stichtse Lijn

De heer **Van der Poel** (CDA) vraagt zich af of we er nog wel voor gaan of niet. Moeten we hier, Concept verslag commissie Wegen, Verkeer en Vervoer d.d. 23 september 2002

gezien de ontbrekende middelen in het regeerakkoord, nog wel mee doorgaan? Als het antwoord daarop bevestigend is zou hij graag meer bestuurlijke drive zien. Afspraken met Flevoland horen daarbij. Nu lijkt e.e.a. soms een doel op zich.

Voor mevrouw **De Wit** (D66) is de situatie simpel. Als we gaan bouwen leggen we de lijn aan. Bouwen we niet dan geen aanleg van de Stichtse Lijn! Het één hangt naar haar mening nadrukkelijk samen met het ander. Als in het streeksplan keuzes gemaakt worden voor woningbouwlocaties is aanleg van infrastructuur van groot belang.

De heer **Van de Sande** (GroenLinks) sluit zich aan bij de vorige spreker: eerst infrastructuur aanleggen voordat er woningen gebouwd worden. Wellicht is het een suggestie om de lijn iets minder ambitieus in te steken en treinen via station Hilversum te laten rijden. De GroenLinks-fractie is voor een nadere verkenning van de Stichtse Lijn. Hij zou dat overigens niet willen koppelen aan het huidige regeerakkoord en meent dat we ons niet moeten laten leiden door de waan van de dag in Den Haag.

De heer **Overbeek** (PvdA) staat positief tegenover deze verkenning. We moeten er voor waken niet in de Leidsche Rijn-val te trappen.

Twee hartenkreten van de VVD zijn al overtuigend naar voren gebracht door vorige sprekers. Mevrouw **Bont** (VVD) wil er een derde aan toe voegen: laten we onze eigen regio niet vergeten, denk daarbij aan de ontsluiting Leidsche Rijn. Prioriteit dus ook in de eigen regio!

De heer **Van de Groep** (ChristenUnie) meent dat deze interessante studie een vervolg verdient. Ook de politiek moet zich meer gaan realiseren dat procedures en het beschikbaar krijgen van middelen veel tijd kost. Als we achter voorliggend initiatief staan moet vervolgens de woningbouw een impuls krijgen. E.e.a. moeten we niet willen knopen aan een streekplanprocedure.

Mevrouw **Kallen** benadrukt dat de provincie Utrecht samen met Flevoland gaat voor de Stichtselijn. We doen dat met name omdat Almere er al is en steeds groter wordt. Een goede openbaar vervoerverbinding is onontbeerlijk. Om te voorkomen dat er Leidsche Rijn-toestanden ontstaan moet er nu actie ondernomen worden. Het ruimtelijke ordeningsaspect wordt hierin nadrukkelijk betrokken. Onze eigen regio wordt niet vergeten; aan het SMPU wordt momenteel hard gewerkt. Ten aanzien van de Stichtselijn is inzet nú noodzakelijk als we niet achter de feiten aan willen lopen. Soms is een lange adem nodig om uiteindelijk succes te oogsten.

TER KENNISNEMING

10. Welkomst en tot ziensborden

De heer **Van de Groep** (ChristenUnie) geeft aan dat in de notitie de keuze uit twee opschriftvarianten voorgelegd wordt aan de commissie. Hij stelt voor het sober te houden (alleen "provincie Utrecht" en geen "welkom" of "tot ziens"). Om het aantal borden te verminderen is het wellicht mogelijk om een combinatie te maken met de gemeentelijke borden (als gemeenten dat willen).

De heer **Van de Poel** (CDA) vindt de borden lelijk en niet leuk. Als ze er dan toch moeten komen dan kan het z.i. wel wat moderner. Een prijsvraag onder de bevolking levert wellicht enkele creatieve suggesties op.

Mevrouw **Wuurman** (PvdA) vindt alleen het opschrift "provincie Utrecht" voldoende.

Mevrouw **Kallen** merkt op dat de suggesties worden meegenomen.

11. Rondvraag

De heer **Van de Poel** (CDA) vraagt of de bouwfraude-enquête voor de dienst nog aanleiding is geweest om de aanbestedingsprocedures nog eens tegen het licht te houden

Mevrouw **Kallen** geeft aan dat deze procedures inderdaad zijn onderzocht. De uitkomsten zijn voor spreekster geen aanleiding geweest om te veronderstellen dat zaken anders gaan dan zou moeten.

12. Sluiting

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering.

Lijst van toezeggingen:

- 030602-02: De commissie zal regelmatig op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen omtrent Randstadspoor.
- 010702-04: Agenderen "stand van zaken overdracht provinciale weg N230 aan de gemeente Utrecht".
- *wordt geagendeerd voor de vergadering van 16 december a.s.*
- 230902-01: Toezenden IPO-standpunt inz. voornemens Rijksbegroting 2003.